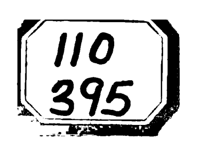
Guillibert

De L'Insaisissabilité dans les rapports internationaux des navires affectés au service postal




110
395


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS

DE L'INSAISISSABILITÉ

DANS LES RAPPORTS INTERNATIONAUX

DES

NAVIRES AFFECTÉS AU SERVICE POSTAL

PAR

HIPPOLYTE GUILLIBERT
Bâtonnier de l'ordre des avocats à la Cour d'Aix.

141

Extrait du *Journal du Droit international privé*, 1885, p. 515.



PARIS
MARCHAL, BILLARD ET CIE
LIBRAIRES DE LA COUR DE CASSATION, 27, PLACE DAUPHINE.

1885

DE L'INSAISISSABILITÉ

DANS LES RAPPORTS INTERNATIONAUX

DES

NAVIRES AFFECTÉS AU SERVICE POSTAL

Un navire postal italien, appartenant à une Compagnie subventionnée, était, au mois de juin 1885, saisi dans le port de Marseille à la requête d'un créancier non inscrit. Le tribunal de première instance valida la saisie.

Le gouvernement italien, créancier hypothécaire du navire, est intervenu au procès en appel; il a, tout d'abord, demandé la nullité de la saisie à raison des traités existant entre la France et l'Italie, qui déclarent insaisissables les paquebots-poste des deux nations.

La Cour d'Aix, par arrêt du 3 août 1885, a déclaré applicables au navire les conventions diplomatiques invoquées. Elle a, par suite, réformé la décision des premiers juges et déclaré nulle la saisie pratiquée sur le paquebot-poste « Solunto », appartenant à la Société de navigation subventionnée.

C'était la première fois qu'un litige de cette nature se présentait devant les tribunaux. La Cour d'Aix l'a résolu d'après les principes généraux consacrés par la doctrine et la jurisprudence.

La question est intéressante au point de vue du droit international. Elle nous a paru mériter un examen particulier. Nous résumerons nos observations en les groupant dans les quatre chapitres suivants :

I. Service postal par le moyen des navires.
II. L'insaisissabilité des navires postaux n'est pas absolue.
III. Traités entre la France et l'Italie.
IV. Conditions d'application de la clause d'insaisissabilité.

I. Du service postal par le moyen des navires.

Le service public international des postes fonctionne, on le sait, en vertu d'une convention « d'union postale universelle » entre plus de trente nations contractantes. Les administrations de chaque pays

assurent le transit des dépêches par les voies les plus rapides, à l'aide des moyens dont elles disposent. Parmi ceux-ci se trouvent les navires qui se divisent, à cet égard, en trois catégories : les bâtiments nationaux, propriété de l'État, vaisseaux de la marine; — les bâtiments frétés ou subventionnés par l'État, paquebots spéciaux restant la propriété des armateurs, — et enfin les bâtiments de commerce.

On comprend que les vaisseaux de guerre ne puissent être affectés, sans inconvénients, au transport régulier des correspondances. La marine de l'État a surtout pour but la sauvegarde de l'honneur national, la protection du territoire, la défense des côtes, la surveillance des intérêts généraux de la navigation. Placés sous le commandement immédiat de l'autorité militaire maritime, les vaisseaux des escadres sont tenus, même en temps de paix, d'accomplir des services spéciaux incompatibles avec la fixité du service postal; ils doivent d'ailleurs, à tous instants, être prêts à changer de route, suivant les exigences du moment. Enfin, si, à la rigueur, on eût pu affecter une partie de la flotte au service des dépêches, il est évident qu'on ne pouvait songer à faire transporter par les vaisseaux de guerre, ni les marchandises et les colis de commerce, ni même les petits colis postaux dont le trafic se développe chaque jour davantage.

Ce qui caractérise le service postal, c'est la régularité du transport. Cette régularité de la transmission des dépêches est une cause d'avantages précieux dans l'échange des correspondances. Chacun sait que tel jour, à telle heure, son courrier sera expédié et qu'il arrivera à destination à l'époque fixée. De même est-on assuré de recevoir au moment précisé d'avance les lettres attendues. Les transactions commerciales, les intérêts publics, les affaires privées trouvent dans cette certitude des relations un essor heureux, un développement certain de la richesse publique.

Ces avantages se font plus encore sentir lorsqu'il s'agit de services internationaux reliant entre eux les continents les plus éloignés. Ces navires qui traversent les mers à toute vitesse et ont des escales fixes dans les principaux ports de tous les pays, ont rapproché les deux mondes, à ce point que ceux ci n'en formeront bientôt plus qu'un; ils ont préparé l'unification de civilisation à laquelle ne cessent de tendre nos efforts; ils sont le témoignage constant de cette puissance que Dieu a donnée à l'humanité de dominer les éléments, pour les asservir à l'évolution progressive qu'il lui a fixée.

Aussi les principaux États se sont-ils empressés d'organiser et d'encourager l'établissement de lignes postales internationales à tra-

vers les mers. Le régime le plus avantageux était certainement celui des subventions allouées aux grandes Compagnies de navigation. Ces Sociétés maritimes, disposant de forts capitaux, ont construit de véritables flottes commerciales. Les subventions des États, couvrant les frais des avances, permettent d'attendre les bénéfices que le transit sur les lignes nouvelles ne procure qu'après une certaine durée de fonctionnement. Les États ont imposé à ces Compagnies une marche fixe pour le transport des dépêches ; des itinéraires réguliers ont été arrêtés ; un service public postal maritime a été en tous points organisé : ainsi sont nés les paquebots-poste.

Lors de la convention d'union postale universelle, les services de paquebots organisés par chaque État se transformèrent aussitôt en un service public international qui fonctionne parfaitement à l'avantage de tous les pays adhérents. Depuis lors, d'ailleurs, de nouvelles lignes directes ne cessent de s'établir à travers l'Atlantique. Les isthmes ont cessé d'être un obstacle au passage des navires d'une mer à l'autre. Les distances qui séparaient l'ancien continent des nouveaux disparaissent devant la rapidité des transports. Les correspondances échangées par les chemins de fer, sur les voies de terre, sont aussi régulièrement assurées, sur mer, par les paquebots-poste internationaux,

II. L'INSAISISSABILITÉ DES NAVIRES POSTAUX N'EST PAS ABSOLUE.

Le transit postal créé et les paquebots subventionnés et organisés comme nous venons de le rappeler constituent bien un service public. Mais les Compagnies maritimes chargées de ce service n'en demeurent pas moins des sociétés privées, des individualités n'ayant par elles-mêmes aucun caractère public. Cependant, l'État, intéressé au bon fonctionnement des services internationaux des postes, avait le droit de leur départir certains de ses privilèges; il leur devait une protection spéciale. Aussi, en même temps qu'il va donner des subventions, il n'hésitera pas, en vue de l'intérêt général, à accorder aux paquebots-poste des immunités d'une exceptionnelle importance.

Un des moyens les plus efficaces d'éviter les interruptions de transport, étrangères au cas de force majeure matérielle, était de déclarer insaisissable le matériel maritime du service, soit les paquebots postaux. Mais ce privilège élevait pour ainsi dire au rang de domaine public de l'État des biens particuliers. En assimilant certains navires privés aux choses hors du commerce, il faisait brèche à la règle générale du droit civil, que tous les biens d'un débiteur

sont le gage de ses créanciers. Or, une exception aussi grave pouvait-elle être érigée en principe sans porter atteinte à des droits aussi dignes de protection que ceux en vue desquels elle eût été créée? En effet, si le seul fait d'obtenir une subvention postale avait attribué, de droit, à la Compagnie concessionnaire l'immunité de la saisie de son matériel, que d'abus regrettables seraient nés d'une pareille disposition! C'eût été préparer et presque encourager des calculs dont le but n'aurait certainement pas été l'intérêt général, le bien public.

Aussi l'État n'a-t-il pas, en principe, assimilé aux vaisseaux nationaux tous les paquebots chargés du service des postes; l'insaisissabilité est relative : elle n'existera qu'autant qu'elle sera proclamée dans les cas exceptionnels et nettement spécifiés par des conventions et des actes législatifs.

L'insaisissabilité des bâtiments de l'État ne saurait faire l'objet d'aucun doute. Les vaisseaux de guerre forment une partie des biens du domaine national affectés à la chose publique; ils sont hors du commerce et par conséquent ils ne peuvent être saisis. Les créanciers de l'État, qui seraient au cas de recourir à des voies d'exécution, n'ont jamais eu pour gage les biens du domaine public. Ils n'ont aucun droit à prétendre sur ceux-ci, car lorsqu'ils ont traité, ils savaient que ces biens étaient le patrimoine général de la nation, et qu'ils se trouvaient en dehors des règles ordinaires des contrats

L'assimilation des bâtiments du commerce à des bâtiments de l'État crée donc pour les premiers le privilège essentiel de les rendre insaisissables.

Un acte législatif sera nécessaire pour créer cette dérogation aux règles du droit commun. Elle n'a été, en France, que fort rarement concédée. Elle existe en ce moment, au profit des bâtiments subventionnés français et italiens faisant le service postal de la *Méditerranée* et de certains paquebots anglais et français faisant un semblable service à travers la Manche. Du moins, nous ne connaissons pas de documents législatifs accordant l'insaisissabilité à d'autres navires postaux. Les compagnies subventionnées pour les autres lignes postales sont tenues, par leurs conventions, d'exécuter le service conformément à des règles détaillées dans le cahier des charges. Comme dans tout contrat, l'inexécution des obligations de faire se résout en dommages-intérêts et, selon les cas, donne droit à la résiliation des accords. Un navire des Messageries maritimes serait saisi, la Compagnie devrait aussitôt en faire partir un autre. Le cas de saisie ne serait certainement pas réputé « force majeure »,

et le retard qu'il occasionnerait pour le transport des dépêches ferait encourir toute responsabilité au concessionnaire subventionné. C'est la situation des courriers de terre, compagnies de chemins de fer ou voituriers. Engagés envers l'État à opérer le transport régulier des dépêches, ils exécutent leur contrat à l'aide d'un matériel qui reste dans le commerce et demeure le gage de leurs créanciers. Si une saisie de voitures les met au cas de ne pas remplir leurs obligations, ils encourent soit les clauses pénales de droit, soit celles prévues au contrat.

Remarquons enfin que, s'agissant d'une faveur tout à fait exceptionnelle, la déclaration d'insaisissabilité devra être restreinte aux cas spéciaux stipulés dans les traités et conventions ayant force de loi. Ainsi l'immunité ne s'appliquera qu'aux paquebots subventionnés faisant le service international, et aux bâtiments de commerce pouvant être chargés de ce service. Nous verrons, dans un instant, comment doit s'appliquer la clause d'insaisissabilité telle qu'elle figure dans les traités actuels ; nous avons auparavant à jeter un rapide coup d'œil sur les conventions qui ont déclaré insaisissables en France et en Italie les paquebots des deux pays subventionnés pour les services postaux.

Les règles de droit et les principes théoriques les concernant s'appliquent également à tous traités semblables pouvant exister avec d'autres nations.

III. — Traités entre la France et l'Italie.

Les conventions postales qui régissent actuellement l'échange réciproque des correspondances de France et d'Italie sont le traité constitutif de l'Union générale des postes conclu à Berne en 1874, revisé à Paris en 1878, et les accords particuliers des 18-20 novembre 1875 réglant, en vertu de ce traité, les rapports des administrations des postes des deux pays.

Les nations ayant pris part ou ayant adhéré ultérieurement au traité constitutif de Berne forment, sous la dénomination d'*Union postale universelle*, un seul territoire postal pour l'échange de leurs correspondances. Cette convention générale dit expressément que les administrations des postes des divers pays qui composent l'Union peuvent prendre entre elles des arrangements au sujet de questions ne concernant pas l'ensemble de l'Union ; et que les parties contractantes conservent le droit de maintenir ou de conclure des traités particuliers. Sont seuls abrogés, ou ne peuvent être stipulés à l'avenir, les actes ou conventions qui ne seraient pas conciliables avec le traité général d'Union.

Au regard de l'immunité accordée de part et d'autre aux navires postaux subventionnés par les gouvernements français et italiens, il suffit de se reporter au texte de l'article 14 de la convention des 18-20 novembre 1875 pour être édifié complètement.

L'article est ainsi conçu : « Lorsque les paquebots employés par « l'administration des postes de France ou par l'administration des « postes d'Italie, pour le transport des correspondances dans la « *Méditerranée*, seront des bâtiments nationaux, propriétés de « l'État, ou des bâtiments frétés ou *subventionnés* par l'État, ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre dans les ports « des deux pays où ils aborderont régulièrement ou *accidentelle-* « *ment*, et ils y jouiront des mêmes honneurs et privilèges.

« Ces paquebots seront exempts dans lesdits ports, tant à leur « entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation « et de port, à moins qu'ils ne prennent ou ne débarquent des mar- « chandises, auquel cas ils paieront ces droits sur le même pied que « les bâtiments nationaux.

« Ils ne pourront, *à aucun titre*, être détournés de leur destina- « tion ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince. »

Ces dispositions, aussi importantes qu'exceptionnelles, ne constituent pas une innovation dans les relations des deux pays contractants. Elles sont la reproduction textuelle d'une clause du traité international qui réglementait les services des postes entre l'Italie et la France avant la convention d'Union générale de Berne. Cette clause, en effet, avait déjà été stipulée avec les divers États qui, depuis 1860, ont définitivement formé le royaume d'Italie.

Il ne nous a point paru inutile, en tout cas il est curieux de rechercher comment cette stipulation a pris naissance dans les traités postaux de deux nations voisines, et à quelle époque précise elle y a figuré dans les termes de l'article en vigueur aujourd'hui.

Les services des paquebots-poste sont d'origine récente; aussi n'est-il pas nécessaire de remonter à plus de cinquante ans pour établir l'historique de la clause franco-italienne de l'article 14 ci-dessus rapporté.

Le 9 août 1838, un traité entre le Saint-Siège et la France établit que le service postal avec les États-Pontificaux sera fait au moyen de paquebots à vapeur affectés par S. M. le roi des Français au transport des correspondances dans la Méditerranée. Le gouvernement français se charge exclusivement de toutes les dépenses relatives à l'armement, l'affrètement, l'entretien de ces navires. Et l'article 5 de la convention, dit : « Ces paquebots seront considérés et reçus dans « le port de Civita-Vecchia comme bâtiments de guerre et y joui-

« ront des honneurs et privilèges que réclameront les intérêts et « l'importance du service qui leur est confié «; il ajoute : « Ils ne « pourront pas être détournés de leur destination spéciale, c'est-à- « dire, du transport des correspondances et des voyageurs, par « quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo « ou arrêt de prince. »

Bien que ces paquebots fussent employés au service des voyageurs, entretenus, frétés, armés qu'ils étaient par l'État, ils avaient qualités de vaisseaux publics nationaux : ils avaient tout droit naturellement aux honneurs et privilèges des bâtiments de l'État.

La convention de poste du 9 mai 1842, entre le royaume des Deux-Siciles et la France, s'exprime ainsi dans son article premier :

« Les paquebots à vapeur de la marine royale française, faisant « le transport des correspondances, des passagers, et des lingots « ou espèces monnayées d'or et d'argent dans le port de Naples ; « et réciproquement les bateaux à vapeur de la marine royale des « Deux-Siciles qui pourront être affectés au même service dans le « port de Marseille, seront traités comme bâtiments de guerre.

« Dans le cas où les deux gouvernements jugeraient à propos « d'affecter des bâtiments de commerce au service spécial défini par « la présente convention, ces bâtiments jouiront des mêmes traite- « ment et privilèges, pourvu qu'ils soient commandés par des offi- « ciers des marines royales respectives. »

Le principe de l'assimilation des paquebots-poste du commerce aux vaisseaux de guerre est ici manifeste ; mais elle est restreinte à la condition du commandement confié à des officiers de l'Etat.

Un nouveau pas est fait dans les traités de poste du 8 février 1851 avec le roi de Sardaigne, et du 20 mai suivant avec le grand duc de Toscane. L'article 6 du premier traité et l'article 5 du second sont à peu près sembables ; ils sont ainsi conçus : « Lorsque les « paquebots employés par l'administration des postes de France ou « par l'administration des postes sardes pour le transport des cor- « respondances dans la Méditerranée, seront des bâtiments natio- « naux, propriété de l'État, ou des bâtiments frétés pour le compte « de l'État, ils seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre « dans les ports des deux pays où ils aborderont régulièrement ou « accidentellement, *et ils y jouiront des mêmes honneurs et privi- « lèges.*

« Ces paquebots seront exempts dans lesdits ports, tant à leur « entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation « et de port, à moins qu'ils ne prennent des marchandises, auquel

« cas ils paieront les droits sur le même pied que les bâtiments *natio-*
« *naux*. Ils ne pourront, à aucun titre, être détournés de leur desti-
« nation, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince. »

Le traité de Toscane ne contient pas les membres de phrase que nous avons soulignés dans le traité sarde ; et, au cas de trafic, les droits à payer sont ceux « établis par les lois à l'égard de tous les bâtiments marchands. »

Il ne sera plus nécessaire que des officiers de marine commandent les paquebots-poste ; mais ces navires seront au moins frétés pour compte de l'État. Le caractère de service public national n'est accordé qu'aux bâtiments dont l'État sera ou propriétaire ou locataire.

Nous touchons à l'époque où les compagnies maritimes, s'organisant plus grandement, se chargent, moyennant des subventions de l'État, de suppléer celui-ci dans le service des postes et d'assurer le transport régulier des dépêches, en même temps que celui des voyageurs et des marchandises. L'intérêt général réclame pour ces paquebots-poste internationaux l'insaisissabilité, bien qu'ils restent une propriété absolument privée, car en réalité ils vont faire un service public.

Aussi le Saint-Siège et la France, renouvelant le 1er juillet 1853 leur convention postale en vigueur depuis quinze ans, vont-ils modifier l'article 5 du traité de 1838 cité plus haut, par ce nouvel article 5 :

« Lorsque les paquebots employés par l'administration des postes
« pontificales ou par l'administration des postes de France pour le
« transport des correspondances dans la Méditerranée seront des
« bâtiments nationaux, propriété de l'État, ils seront considérés et
« reçus comme vaisseaux de guerre dans les ports des deux pays
« où ils aborderont régulièrement ou accidentellement, et ils joui-
« ront des mêmes honneurs et privilèges.

« Ces paquèbots seront exempts dans lesdits ports, tant à leur
« entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation
« et de port, à moins qu'ils ne prennent ou ne débarquent des mar-
« chandises, auquel cas ils paieront les droits sur le pied ordinaire.

« Ils ne pourront à aucun titre être détournés de leur dettination,
« être sujets à saisies-arrêts, embargo ou arrêts de prince.

« Seront assimilés aux paquebots ci-dessus désignés et jouiront
« des mêmes privilèges, les bâtiments frétés ou *subventionnés* par
« l'État, pour le transport des correspondances, pourvu, toutefois,
« qu'il y ait à ce sujet entente préalable entre les deux gouverne-
« ments. »

C'est la première apparition dans les traités de poste des paquebots subventionnés. La seule restriction apportée à leur assimilation aux bâtiments nationaux est l'entente préalable des deux gouvernements.

Ces accords supplémentaires étaient-ils bien nécessaires ? Lorsqu'un des États accorde, par une loi, une subvention à une compagnie de navigation, n'existe-t-il pas pour l'autre État une garantie suffisante de publicité et de bon fonctionnement du nouveau service créé ?

La convention intervenue la même année, le 16 septembre 1853, entre la France et le royaume des Deux-Siciles, en renouvellement de celle de 1842, ci-dessus mentionnée, nous montre que les hautes parties contractantes l'ont ainsi pensé : l'article 5 de ce traité nous donne le texte même de notre article 14. En voici les termes :

« Lorsque les paquebots employés par l'administration des postes « du royaume des Deux-Siciles ou par l'administration des postes « de France, pour le transport des correspondances dans la Médi- « terranée, seront des bâtiments nationaux, propriété de l'État ou « des bâtiments frétés ou subventionnés par l'État, ils seront con- « sidérés et reçus comme vaisseaux de guerre dans les ports des « deux pays où ils aborderont régulièrement ou accidentellement, « et ils y jouiront des mêmes honneurs et privilèges en se confor- « mant toutefois aux règlements de police et de santé publique.

« Ces paquebots seront exempts dans lesdits ports, tant à leur « entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation « et de port, à moins qu'ils ne prennent ou ne débarquent des mar- « chandises, auquel cas ils paieront ces droits sur le même pied « que les bâtiments nationaux.

« Ils ne pourront, à aucun titre, être détournés de leur destina- « tion, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince. »

Nous n'avons rien dit des conventions entre la France et les duchés de Parme et Modène, parce qu'il y est stipulé que l'échange des correspondances se faisait par le royaume de Sardaigne.

Nous arrivons ainsi à 1860. Un dernier traité de poste est conclu avec l'un des anciens États italiens. C'est la convention franco-sarde du 13 novembre 1860, arrêtée entre l'empereur Napoléon et le roi Victor-Emmanuel, le prochain fondateur de la monarchie et de l'unité italienne. L'article 6 du traité reproduit textuellement l'article 5 de la convention des Deux-Siciles de 1853 que nous venons de citer.

La convention de 1860 a réglé les rapports postaux de la France et de l'Italie pendant neuf ans. Enfin, le 3 mars 1869, est signé le

traité qui précède immédiatement la convention générale de Berne. C'est la première convention postale entre la France et le royaume d'Italie. Nous aimons à rappeler les termes par lesquelles elle s'ouvre :

« S. M. l'empereur des Français et S. M. le roi d'Italie, également animés du désir de resserrer les liens d'amitié et de bon voisinage qui unissent les deux pays, et d'améliorer, au moyen d'une nouvelle convention, le service des correspondances entre la France et l'Italie, ont nommé, etc., etc. »

L'article 6 est exactement resté l'article 6 de la convention franco-sarde de 1860. Il est lui-même fidèlement conservé et inscrit dans l'article 14 de la convention, en vigueur, des 18-20 novembre 1875.

Il nous reste à examiner si ce texte présente des difficultés d'interprétation et, en ce cas, comment on doit juridiquement les résoudre ; en d'autres termes, nous avons à établir les conditions d'application de la clause d'insaisissabilité.

IV. — Conditions d'application de la clause d'insaisissabilité des navires postaux.

Aucune difficulté ne peut être soulevée à l'égard des vaisseaux appartenant à l'État. Il n'en saurait être autrement des bâtiments qui, sans être la propriété de l'État, seraient frétés par celui-ci et compteraient, momentanément, dans la marine nationale ; nous n'avons dès lors à nous occuper que des cas où les administrations des postes de deux pays transportent et échangent leurs correspondances par voie de mer, à l'aide de navires *subventionnés* par l'État.

Deux conditions sont nécessaires pour jouir du privilège de l'assimilation aux vaisseaux de guerre : être navire subventionné ; être employé au transport et à l'échange des dépêches. Toutes deux méritent un certain examen.

La première de ces conditions ne sera pas remplie par les allocations ordinaires, payées pour frais de transport. La subvention n'est pas le simple prix d'un travail convenu et exécuté. C'est un secours qui s'ajoute au salaire proprement dit. L'État, qui subventionne, vient en aide à l'armateur dont les seules ressources ne suffiraient pas à l'organisation d'un service de poste. Les sommes départies à ce titre sur le budget de la nation feront l'objet d'un acte spécial de l'autorité souveraine. Il ne suffirait pas, selon nous, qu'un fonctionnaire de l'État, si haut placé qu'il fût, atttribuât une part des fonds publics mis à sa disposition pour le transport des dépêches, à un propriétaire de navires pour que celui-ci puisse se dire subven-

tionné. Le prix reçu ne serait qu'une rémunération de services et non point une subvention, celle-ci implique, comme nous l'avons vu, l'idée d'un service public qui devrait être rempli par l'administration des postes et dans l'exercice duquel l'État s'est substitué un remplaçant attitré. La substitution attribue un certain caractère public au transporteur. Or, pour opérer de semblables effets, la remise de fonds à titre de subvention doit être autorisée par le pouvoir législatif.

Les privilèges, conséquences de la subvention, sont assez importants pour que toutes les garanties réclamées par l'intérêt général, soient rigoureusement observées. Ceux-là seuls des armateurs ou compagnies maritimes pourraient donc se prévaloir de la qualité de subventionnés, qui auront régulièremunt signé des conventions et reçu des allocations sur les fonds de l'État, en vertu d'actes publics émanés de la puissance souveraine de la nation.

La deuxième condition, celle du transport des dépêches, s'entend de l'affectation du navire au service de la correspondance postale. Il importera peu que le paquebot-poste dont l'itinéraire est tracé d'avance, transporte les dépêches sur uue partie seulement de son parcours. Le caractère de postal ne s'efface pas si facilement; le navire affecté au service des postes conserve sa qualité indépendamment du nombre de ports qu'il desservira sur sa route. Le principe de la convention générale des postes étant d'opérer le transit des correspondances par les voies les plus rapides, il arrivera souvent que les villes maritimes d'un même continent auront intérêt à correspondre par les chemins de fer plutôt que par les paquebots.

Mais, pour se dire affecté au service postal, il sera indispensable de remplir les conditions réglementaires et de détail prescrites par les administrations des postes, conformément aux stipulations du traité d'union postale universelle, et aux conventions particulières entre les divers États. C'est ainsi notamment que des registres spéciaux seront joints aux livres de bord pour mentionner la réception, l'échange, la remise des dépêches. Des boîtes mobiles pourront être placées sur les navires. Les itinéraires avec indication des escales ne pourront être modifiés sans avis préalable, etc., etc.; si bien qu'un navire d'une compagnie subventionnée qui ne serait pas employé au service régulier des dépêches et qui, dans ses voyages d'occasion transporterait, comme tout navire de commerce est appelé à le faire, les correspondances qui lui seraient remises par l'État, ne jouirait point en ce cas des privilèges de l'article 14; quoiqu'appartenant à une société subventionnée, il ne serait pas affecté à une ligne régu-

lière postale, il ne ferait pas un service public ; il serait dès lors traité comme un bâtiment de commerce ordinaire.

Les observations qui précèdent réfutent victorieusement l'objection tirée de ce qu'un paquebot ne devrait être considéré comme postal que dans les ports de charge ou de relâche dans lesquels il échange des dépêches. Nous ajouterons qu'il serait difficile de comprendre qu'un navire, qui doit parcourir à jour et heure précis un itinéraire fixé en vue du service postal pour des points également déterminés, soit, dans le même voyage assimilé un certain temps aux vaisseaux de guerre, qu'il cesse ensuite de l'être, et peu après qu'il le redevienne encore. Les immunités accordées aux paquebots-postes, l'insaisissabilité dont nous nous occupons ont uniquement pour but d'assurer la continuité du voyage; si, sur un point quelconque de l'itinéraire, la marche est entravée, la régularité du service est forcément interrompue. Et c'est en vue des arrivées et des départs à jour fixé que l'article 14 a édicté que ces navires « ne pourraient à *aucun* « *titre* être détournés de leur destination, ni être sujets à saisie-« arrêt, embargo ou arrêt de prince. »

Au surplus, cette interprétation ne ressort pas seulement de l'esprit de la convention qui assimile les paquebots-poste aux navires nationaux. Le texte de l'article 14 est lui même bien formel à cet égard : les bâtiments subventionnés seront considérés et reçus comme vaisseaux de guerre, dit-il, « dans les ports des deux pays où ils aborderont régulièrement ou *accidentellement*. » Ainsi, qu'en dehors même de l'itinéraire tracé, le paquebot-poste entre dans un port, pour n'importe quel motif, il conserve sa qualité et il jouit des honneurs et privilèges des vaisseaux de l'État. Et cependant aucun service postal ne l'appelait dans cette station maritime. Dira-t-on que ce sont des cas de force majeure qui l'ont obligé à cette relâche ? L'article 14 ne spécifie point ; l'expression « accidentellement » implique aussi bien des cas tous autres que ceux-là ; n'est-ce pas la preuve que les parties contractantes ont tenu, avant tout, à assurer la marche du navire immédiatement sur tout le parcours et dans toute la durée du voyage postal. Mais — et c'est la dernière objection à prévoir — si l'entrée dans un port n'est pas accidentelle, si elle est régulièrement pratiquée, non pour le service de la poste, mais uniquement en vue des intérêts commerciaux de l'armateur subventionné, ne pourra-t-on pas prétendre, lorsque surtout ce port sera celui de reste, que le caractère de paquebot-poste a disparu avant la fin du voyage, depuis la remise des dernières correspondances au port précédent ? L'esprit et les titres du traité se refusent à une telle interprétation.

Nous supposons, bien entendu, que ce port de relâche régulier, qu'il soit même celui du départ et de l'arrivée, figure sur l'itinéraire avec honoraire approuvé par l'État. Comment vouloir dénier en ce cas qu'il ne s'agit pas de deux fractions de voyage, mais d'un seul itinéraire pendant toute la durée duquel subsistent les privilèges stipulés ? Si le navire est arrêté, comment pourra-t-il ou continuer sa route ou recommencer son voyage ? Il est cependant attendu à époques fixes pour prendre les dépêches des ports voisins ; le service public dont il est chargé exige que rien ne retarde son départ, alors même qu'en partant il n'embarque aucune dépêche. Ici encore, le texte de l'article 14 fait disparaître les doutes qui auraient pu naître dans le cas particulier que nous avons supposé.

Après avoir proclamé l'assimilation des paquebots subventionnés aux vaisseaux de guerre et avoir dit qu'ils jouissent des mêmes honneurs et privilèges, le traité explique en quoi consistent ces privilèges : tout d'abord l'exemption des droits de tonnage, de navigation et de port, mais ces droits, continue l'article 14, seront payés si les navires prennent ou débarquent des marchandises. Donc le fait du commerce du navire postal pendant le voyage est prévu, et c'est après avoir ainsi formellement autorisé le paquebot-poste à aborder dans les ports de son itinéraire pour le transit des dépêches ou le trafic des marchandises, que l'article se termine par l'application du privilège relatif à l'insaisissabilité. Et nous savons combien il est formel sur ce point : « à aucun titre » les navires ne pourront être ni détournés ni arrêtés.

La conclusion de cette étude se déduit d'elle-même ; nous la résumons ainsi :

Toutes les fois que des traités internationaux stipuleront, comme c'est le cas de la France et de l'Italie, l'assimilation aux navires de guerre des paquebots-poste subventionnés par l'État, ces navires affectés au service postal seront insaisissables dans tous les ports des pays contractants.

Paris. — A. PARENT, imprimeur de la Faculté de Médecine, A. DAVY, successeur, 52, rue Madame et rue Corneille, 3.

Le *Journal du Droit International privé* publié avec le concours de plusieurs jurisconsultes français et étrangers, par M. CLUNET, avocat à la Cour de Paris, paraît tous les *deux mois* par livraison de six à huit feuilles in-8°, et forme, à la fin de l'année, un fort volume avec cinq tables: Table des articles, analytique, chronologique, des noms des parties et bibliographique.

Tout ce qui concerne l'*Administration* et les *Abonnements* doit être adressé à MM. MARCHAL et BILLARD, éditeurs-gérants, 27, place Dauphine, à Paris.

PRIX DE L'ABONNEMENT POUR UN AN :

FRANCE et COLONIES : 15 fr.

ALLEMAGNE : 12 Mark.

ANGLETERRE : 12s. 6d.

PAYS (faisant partie de l'Union postale) : 15 fr.

PAYS (ne faisant pas partie de l'Union postale) : 15 fr. et le port en sus.

Collection : 11 vol. in-8 avec tables (1874-1884) sont en vente.

Les années 1874 et 1875 (très rares) ; 1876 presque épuisée.

On s'abonne directement chez MM. Marchal et Billard, 27, place Dauphine, à Paris.

CORRESPONDANTS DU JOURNAL :

ALLEMAGNE. AUTRICHE-HONGRIE. SUISSE (langue allemande). — Puttkammer et Mülbrecht *à Berlin*.

ANGLETERRE; *Londres* : Stevens et sons.

BELGIQUE; *Bruxelles* : Decq et Duhent.

DANEMARK; *Copenhague* : Höst.

ESPAGNE; *Madrid* : Bailly-Baillière.

HOLLANDE; *La Haye* : Belinfante frères.

ITALIE; *Rome, Florence et Turin* : Bocca frères.

PORTUGAL; *Lisbonne* : Silva junior.

ROUMANIE; *Bucharest* : Ulrich.

RUSSIE; *St-Pétersbourg* : Librairie de la Cour.

SUÈDE et NORVÈGE; *Stockholm* : Bonnier.

SUISSE (langue française); *Genève* : Cherbuliez.

TURQUIE; *Constantinople* : Depasta frères.

ÉGYPTE; *Alexandrie* : M. de la Pommeraye, avocat.

ÉTATS-UNIS; *New-York* : Christern. — *Philadelphie* : Penington et fils. — *Boston* : Little, Brown et Cie. — *San Francisco* : Payot. — *Nouvelle-Orléans* : Chol (A.).

CANADA; *Montréal* : Dawson frères.

MEXIQUE; *Mexico* : Bouret et fils.

CUBA; *La Havane* : Barandiaran.

VENEZUELA; *Caracas* : Rojas frères.

BRÉSIL; *Rio-Janeiro* : Laemmert.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE; *Buenos-Ayres* : Lajouane.

URUGUAY; *Montevideo* : Ybarra.

CHILI; *Valparaiso* et *Santiago* : A. Raymond.

PÉROU; *Lima* : Abadie.

INDES; *Calcutta* et *Bombay* : Tacker, Winning et Cie.

ILE DE LA RÉUNION; *St-Denis* : Librairie nouvelle.

MAURICE; *Port-Louis* : Dardenne.

AUSTRALIE; *Melbourne* : G. Robertson.

Et chez les principaux Libraires de France et de l'Étranger.

Paris. — A. PARENT, imp. de la Fac. de médec., A. DAVY, successeur, 31, rue Madame et rue M.-le-Prince, 14.

Hommage de respectueuse
confraternité
H. G.

DE L'INSAISISSABILITÉ

DANS LES RAPPORTS INTERNATIONAUX

DES

NAVIRES AFFECTÉS AU SERVICE POSTAL

PAR

HIPPOLYTE GUILLIBERT
Bâtonnier de l'ordre des avocats à la Cour d'Aix.

Extrait du *Journal du Droit international privé*, 1885, p. 515.

PARIS
MARCHAL, BILLARD ET CIE
LIBRAIRES DE LA COUR DE CASSATION, 27, PLACE DAUPHINE.

1885





